

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
Vorlage Nr. 19/177 (S)**

**Vorlage
für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 08.09.216**

**Radwegenetz instand halten und
ein Fahrradmodellquartier für Bremen einrichten**

Zwischenbericht

A Sachdarstellung:

Die Stadtbürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 23.08.2016 beschlossen, den Senat zu bitten,

1. Aufbauend auf der Instandhaltung des vorhandenen Radwegenetzes Anforderungen und modulare Inhalte für die Einrichtung eines Fahrradmodellquartiers zu entwickeln. Ein solches Modellprojekt böte auch die Möglichkeit, Stadtteile mit einem bisher geringeren Radverkehrsanteil zu fördern.
2. Mit der Auswahl eines geeigneten Quartiers im Stadtgebiet die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft zu beauftragen.
3. Einen entsprechenden Verkehrsversuch zu ermöglichen, ein Konzept mit Projektträgern und Beiräten in den Stadtteilen zu erarbeiten und gemeinsam über die Möglichkeit und Umsetzungsstufen sich abzustimmen, zu informieren und zu unterstützen. Zu diesem Zwecke sind externe Zuschüsse, ggf. aus dem Programm des Bundesbau- und Umweltministeriums zur Nachhaltigen Stadtentwicklung so-wie aus weiteren Förderprogrammen der EU und des Bundes, zu beantragen bzw. Antragssteller zu unterstützen.
4. Finanzierungsmöglichkeiten darzulegen, vorrangig aus Anträgen beim Bauministerium und erforderlichenfalls auch aus Stadtteilbudgets oder aus Mitteln der Radförderung und der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft darüber spätestens im 4. Quartal zu berichten.

B Bericht:

Zu den Punkten 1. bis 3:

Das Bundesumweltministerium hat in den vergangenen Jahren für die Förderung des Klimaschutzes in verschiedenen Themenfeldern Förderprogramme eingerichtet und ausgebaut. Für Kommunen werden in erheblichem Umfang Klimaschutzprojekte im Rahmen der „Kommunalrichtlinie“ gefördert. Die Inhalte werden jährlich verändert und ausgeweitet.

Für die Förderung von Klimaschutzmaßnahmen wurde im Jahr 2016 auch neu der Bereich „Nachhaltige Mobilität“ aufgenommen mit dem Ziel, den sogenannten Umweltverbund aus Fuß- und Rad- und Öffentlichem Nahverkehr zu stärken. Von den zusätzlichen Investitionsmitteln könnten in Bremen unter anderem der im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans geplante Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die Umsetzung des Aktionsplans Car-Sharing profitieren.

Zusätzlich zu diesem Programm hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) im Februar 2016 sehr kurzfristig einen „Wettbewerb Klimaschutz im Radverkehr“ ausgeschrieben. Auf Initiative der Hochschule Bremen hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr bereits vor Beschlussfassung der Stadtbürgerschaft am 23.8.2016 unter Beteiligung zahlreicher Akteure vor Ort, auch des Beirates Neustadt, mit der Projektskizze „Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen“ (siehe Anlage) an dem Wettbewerb teilgenommen und wurde Ende Juli 2016 ausgewählt, in die zweite Antragsstufe gehen zu können.

In Verbindung mit einem verstärkten Fokus auf die Mobilität innerhalb der Wohnquartiere, wo zu Fuß und mit dem Rad viele kurze Wege zurückgelegt werden, können in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen Fahrradmodellquartiere einen wertvollen Beitrag für Nachhaltige Mobilität leisten. Fahrradmodellquartiere haben Pilotcharakter. Aufgrund der Unterschiede in den Stadtteilen bietet es sich an, unterschiedliche Modellquartiere in verschiedenen Stadtteilen zu entwickeln, um aus den daraus gewonnenen Erfahrungen zu prüfen, wie diese Ansätze auf jeweils vergleichbare Stadteile übertragen werden können.

Ziel sollte es sein, Konzepte für Modellquartiere zu entwickeln und diese nach und nach in Stufen zur Umsetzung zu bringen. Förderprogramme des Bundes könnten die Umsetzung beschleunigen, nicht jedoch die Planung und den Dialog vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern. Da die Förderprogramme jährlich unterschiedlich sind, ist zu prüfen, inwieweit sich weitere Projekte entwickeln und unter Einsatz von Bundesförderung haushaltsschonend umsetzen lassen.

Ein weiterer Bericht der Deputation ist für Februar 2017 vorgesehen.

C Beschlussvorschläge

1. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht zur Kenntnis.
2. Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft unterstützt den Antrag beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) zur Einführung eines Fahrradmodellquartier in der Alten Neustadt.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr um einen Sachstandsbericht zur Umsetzung dieses Antrags sowie um einen Bericht zu den Finanzierungsmöglichkeiten von Fahrradmodellquartieren.

Dringlichkeitsantrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD

Radwegenetz instand halten und ein Fahrradmodellquartier für Bremen einrichten

Bremen hat in den vergangenen Jahren sehr viel für die Weiterentwicklung des Radverkehrs im vielfältigen Umweltverbund unternommen. Seit Jahren erhöht sich der Anteil des Radverkehrs kontinuierlich. Nach den beiden Fahrradhauptstädten Kopenhagen und Amsterdam ist Bremen im europäischen Vergleich der Städte über 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf Platz 3, was den Fahrradanteil betrifft.

Viele Maßnahmen im beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan 2025 verfolgen das Ziel, diesen Anteil weiterhin zu erhöhen. Unter anderem wurden unter Finanzierungsvorbehalt acht Radpremiumrouten beschlossen. Eine größere Anzahl von Fahrradstraßen wurde in Betrieb genommen oder ist in der Planung und Umsetzung. Zusätzliche Anstrengungen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im sogenannten ModalSplit (also Anteil am Gesamtverkehr) sind vereinbart worden.

Die Akzeptanz eines Fortbewegungsmittels hängt entscheidend von der Zuverlässigkeit und Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur ab. Deshalb ist es unerlässlich, das vorhandene Radwegenetz instand zu halten und kontinuierlich zu verbessern, um eine sichere Nutzung für unsere Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten.

Darauf aufbauend zeigt ein Fahrradmodellquartier, bestehend aus einem genau definierten räumlichen Bereich in einem oder mehreren Stadtteilen, der aus mehreren Straßen besteht, eine mögliche Entwicklungsperspektive auf. Diese wären in der Regel als Fahrradstraßen auszuweisen mit den dafür üblichen übergroßen Piktogrammen. Verkehrsberuhigte Bereiche könnten integriert werden. Die Beschilderung erfolgt wie bei einer Tempo-30-Zone nur am Rand des Quartiers. Autos wird in der Regel durch Zusatzschilder das Befahren erlaubt. Es gilt rechts vor links. Gute Sichtbeziehungen, Abstellmöglichkeiten oder andere Serviceangebote sind abhängig vom Konzept vor Ort denkbar. Die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern sind besonders zu beachten. Die Ausgestaltung sollte auch ihrer erhöhten Sicherheit dienen. Das Verkehrskonzept müssen maßgeblich die Beiräte in Zusammenarbeit mit ortsansässigen Trägern entwickeln. Hierzu gehört auch eine begleitende, Bürgerbeteiligung, weil es sich um eine verkehrslenkende Maßnahme mit Stadtteilbezug handelt. Das Amt für Straßen und Verkehr ist auch wegen rechtlicher Fragen frühzeitig einzubeziehen. Ein solches Modellprojekt böte auch die Möglichkeit, Stadtteile mit einem bisher geringerem Radverkehrsanteil zu fördern (z. B. in Huchting, Walle, der Vahr oder in Bremen-Nord).

Da ein Fahrradmodellquartier ein bundesweites Modell wäre, können Beantragungen von Mitteln aus Förderprogrammen der EU und des Bundes erfolgen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

Die Stadtbürgerschaft bittet den Senat,

1. aufbauend auf der Instandhaltung des vorhandenen Radwegenetzes Anforderungen und modulare Inhalte für die Einrichtung eines Fahrradmodellquartiers zu entwickeln. Ein solches Modellprojekt böte auch die Möglichkeit, Stadtteile mit einem bisher geringeren Radverkehrsanteil zu fördern.
2. mit der Auswahl eines geeigneten Quartiers im Stadtgebiet die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft zu beauftragen.
3. einen entsprechenden Verkehrsversuch zu ermöglichen, ein Konzept mit Projektträgern und Beiräten in den Stadtteilen zu erarbeiten und gemeinsam über die Möglichkeit und Umsetzungsstufen sich abzustimmen, zu informieren und zu unterstützen. Zu diesem Zwecke sind externe Zuschüsse, ggf. aus dem Programm des Bundesbau- und Umweltministeriums zur Nachhaltigen Stadtentwicklung sowie aus weiteren Förderprogrammen der EU und des Bundes, zu beantragen bzw. Antragssteller zu unterstützen.
4. Finanzierungsmöglichkeiten darzulegen, vorrangig aus Anträgen beim Bauministerium und erforderlichenfalls auch aus Stadtteilbudgets oder aus Mitteln der Radförderung und der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft darüber spätestens im 4. Quartal zu berichten.

Ralph Saxe, Björn Fecker, Dr. Maike Schaefer
und Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Heike Sprehe, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen

- Neue Ideen für die Alte Neustadt -



Visualisierung der Radstation im Quartier

Projektskizze

Freie Hansestadt Bremen
Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Michael Glotz-Richter, Referent Nachhaltige Mobilität
Ansgaritorstraße 2
D- 28195 Bremen
+49-421-361-6703
michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de

Bremen, den 15.04.16

Inhaltsverzeichnis

1. Das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt	3
2. Ziele, Zielgruppen, Thema, Akteure der geplanten Maßnahmen	4
3. Darstellung und Visualisierung der geplanten Maßnahmen.....	5
3.1 Berücksichtigung anderer Aspekte	9
4. Modellhaftigkeit des Vorhabens	10
5. Förderung nach Richtlinie von nicht investiven Maßnahmen	11
6. Bewertung des Minderungsbeitrags von THG Emissionen	11
7. Evaluation/Monitoring - Indikatoren.....	12
8. Öffentlichkeitsarbeit.....	13
9. Maßnahmen- und Umsetzungsplan	14
10. Zeit- und Mittelabflussplan	15

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kartographische Darstellung des Gebietes	3
Abbildung 2: Standorte der Maßnahmen.....	5
Abbildung 3: Fotomontage Aufpflasterung im Neustadtswall.....	6
Abbildung 4: Querungshilfe mit Fahrbahntrenner, Osterdeich.....	7
Abbildung 5: Planentwurf Lahnstraße.....	7
Abbildung 6: Fotomontage Radstation Hochschulparkplatz, Vorher-Nachher	9

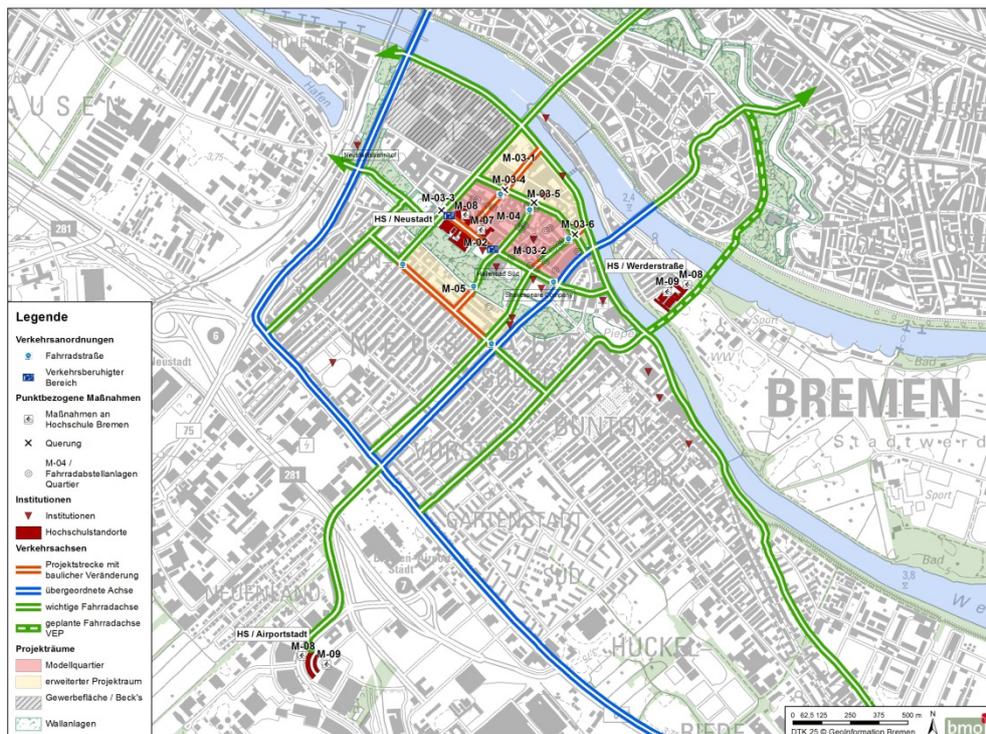
Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Maßnahmen	5
Tabelle 2: Ausgewählte Erfolgsfaktoren (Indikatoren) zu Einzelmaßnahmen.....	12
Tabelle 3: Maßnahmen- und Umsetzungsplan mit Angabe der Kostenpositionen ...	14
Tabelle 4: Zeit- und Mittelabflussplan	15

1. Gebietsbeschreibung: Fahrradmodellquartier Alte Neustadt

Das für den Förderwettbewerb für modellhafte Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs definierte Gebiet umfasst ein Kerngebiet im Ortsteil Alte Neustadt der Freien Hansestadt Bremen (vgl. Abb.1). Der Projektraum umfasst eine zusammenhängende Teilfläche der Alten Neustadt zwischen der Langemarckstraße im Westen, der Wester-/ Osterstraße im Norden, der Friedrich-Ebert-Straße im Osten und dem Neustadtwall im Süden. Im Norden und Süden schließen sich ergänzende Projektgebiete an, in denen Korridore zum übergeordneten Radewegenetz bestehen. Die genannten begrenzenden Straßen sind nicht Bestandteil des Fahrradmodellquartiers, sind aber aufgrund bislang mangelnder Querungsqualität für das Modellquartier von starker Bedeutung. Der Maßnahmenraum wird durch zwei Standorte der Hochschule Bremen an der Werderstraße und der Flughafenallee ergänzt. Das Modellquartier liegt innerhalb der im 17. Jahrhundert erweiterten Wallanlagen Bremens, die die damalige Erweiterung der Stadt sichern sollten.

Abbildung 1: Kartographische Darstellung des Gebietes



Die Alte Neustadt hat sich später zu einem bedeutenden Produktionsstandort und Arbeiterwohnquartier entwickelt. Heute ist das Gebiet zwischen Weser und Neustädter Wallanlagen durch große Verwaltungs- und Produktionsstandorte der Brauerei Beck & Co, der Firmen Mondelez, Azul Kaffee und Hachez Schokolade geprägt. Die Bevölkerungszahl im ausgewählten Modellquartier ist – ohne zusätzliche Wohnbauten - mit gut 2.900 Einwohnern um etwa 9 % höher als vor 20 Jahren, wobei sich die Anzahl der 18 bis 25jährigen Bewohner im selben Zeitraum fast verdoppelt hat. Die Bevölkerungsmobilität ist mit knapp 26 % sehr hoch, da sich innerhalb von vier Jahren die Bevölkerung im Quartier statistisch betrachtet komplett austauscht. Charakteristisch für das heterogene Erscheinungsbild der Alten Neustadt ist die Koexistenz von Wohnen und Arbeiten. Mehr als 3.500 Erwerbstätige strömen in das Kerngebiet sowie in die angrenzenden Produktionsstandorte. Allein die Hochschule mit über 9.000 Studierenden an drei Standorten ist ein starker Verkehrserzeuger mit regelmäßiger Belastung im Tagesgang. Andere Kultureinrichtungen wie das Südbad,

die Shakespeare Company und der Veranstaltungsort „Modernes“ erzeugen mit jährlich über 500.000 Besuchern in den Tagesrandzeiten in das Quartier einströmenden Verkehr. Städtebaulich nachteilig wirken sich die großen Verkehrsachsen von Langemarckstraße, Friedrich- Ebert-Straße und Westerstraße als räumliche Barrieren aus. Im Quartier selbst zeigt sich unstrukturiert wirkendes Nebeneinander von asphaltierten Straßen und altem Kopfsteinpflaster. Gehwege werden sowohl von parkenden Pkw als auch angeschlossenen Fahrrädern belegt. Bisher ist es nicht gelungen, den für eine Großstadt von mehr als 500.000 Einwohnern bereits hohen Radverkehrsanteil von 25 % signifikant zu erhöhen. Im Klimaschutz- und Energieprogramm 2020 (KEP)¹ verpflichtet sind Zielgrößen verankert, die eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 30 % oder mehr notwendig machen. Daher hat die Stadt Bremen beschlossen, dieses Ziel mit der Errichtung eines Fahrradmodellquartiers zu erreichen, in dem in konzentrierter Form vorhandene Instrumente verkehrsrechtlicher und allgemeiner Fahrradförderung gebündelt und umgesetzt werden sollen. Als Übernahme der Ziele des KEP sieht der Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP)² es vor, mit konkreten Maßnahmen zur Schaffung eines übergeordneten Premiumroutennetzes eine starke Aufwertung des Radwegenetzes zu schaffen. Die Anbindung des Modellquartiers an das sich am Weserdeich im Rahmen einer Deichschutzmaßnahme zeitnah realisierende Premiumradnetz ist daher ein zentraler Aspekt im Projekt „Fahrradmodellquartier“. Das Innenstadtkonzept 2025 sieht mit dem Güldenhausquartier und der Neugestaltung des Neustadtbahnhofs zwei Schlüsselprojekte in unmittelbarer Nähe zum Modellquartier vor. Die Maßnahmen im Modellquartier bilden somit den Kern einer verbesserten Erreichbarkeit zwischen der City und den Schlüsselprojekten aus dem Innenstadtkonzept. Weitere übergeordnete Wegebeziehungen leiten sich aus den Grünverbindungen im neuen Bremer Flächennutzungsplan ab.

2. Ziele, Zielgruppen, Thema, Akteure der geplanten Maßnahmen

Es ist erklärtes Ziel der Stadt Bremen, eine Verringerung von Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split von derzeit stadtweit 25% auf 30% zu erreichen. In dem geplanten Fahrradmodellquartier kann von 40% ausgegangen werden und es wird ein Anteil von über 50% angestrebt. Dies soll durch die Bündelung von den Fahrradverkehr fördernden Maßnahmen in einem begrenzten Areal ermöglicht werden. Diese Maßnahmen umfassen alle vier Themen, die in der Ausschreibung als förderungswürdig beschrieben werden: die Anordnung von Fahrradstraßen für alle Straßen im Modellquartier, die Umgestaltung des Straßenraums im Modellquartier, die Anbindung des Gebietes an das Premiumradnetz, die Verbesserung der Querungsqualität an großen Verkehrsachsen, der flächendeckender Ausbau von Fahrradständern und der Bau einer Radstation mit Leihrädern und Lasten-Bikes. Das Modellprojekt wendet sich sowohl an die BewohnerInnen des Quartiers als auch an externe Gruppen, die das Gebiet besuchen bzw. queren. Zu den Externen gehören Studierende, MitarbeiterInnen der Hochschule, Erwerbstätige, Besucher des Hallenbads und BesucherInnen der kulturellen Einrichtungen. Damit werden zahlreiche Zielgruppen angesprochen. Der Kreis der Akteure ist ebenfalls breit gefasst: Es ist gelungen, die Hochschule Bremen als Akteur mit Maßnahmen auf den eigenen Grundstücksflächen, und u. a. den Beirat Neustadt, den ADFC, das Stadtteilmanagement sowie kulturelle Einrichtungen und Vereine als Mitwirkende und Mitplanende aus dem Quartier einzubinden. Insgesamt

¹ KEP 2020 www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/klima_und_energie-23468

² VEP 2025 www.bauumwelt.bremen.de/verkehr/verkehrsentwicklungsplan-5586

liegen zwölf Letter of Intent aus dem Quartier vor. Die baulichen Maßnahmen im Straßenraum werden über das Amt für Straßen und Verkehr durchgeführt. Die Bürger- und Beiratsbeteiligung ist vor der Durchführung obligatorisch.

3. Darstellung und Visualisierung der geplanten Maßnahmen

Tabelle 1 zeigt als Übersicht die Maßnahmen, Abbildung 2 die Lage der Maßnahmen im Fahrradmodellquartier.

Tabelle 1: Übersicht der Maßnahmen

Nr.	Titel der Maßnahme
M-01	Anordnung von Fahrradstraßen für die meisten Straßen im eng gefassten Modellquartier
M-02	Umgestaltung Neustadtwall im Campusbereich
M-03-1	Anbindung des Gebietes an das Premiumradnetz
M-03-2	Anbindung des Gebietes an das Premiumradnetz
M-03-3	Querung für Radfahrer im Bereich Langemarckstraße// Neustadtwall
M-03-4	Querung für Radfahrer im Bereich Westerstraße / Kleine Johannisstraße / Lucie-Flechtmann-Platz
M-03-5	Optimierung der Querung für Radfahrer im Bereich Westerstraße / Süderstraße
M-03-6	Optimierung der Querung für Radfahrer im Bereich Westerstraße. / Rolandstraße.
M-04	Flächendeckender Ausbau von Fahrradständern im Quartier
M-05	Umgestaltung Lahnstraße
M-06	Radtouristikinfolafeln (Kooperation mit "Bremen Bike it!")
M-07	Bau und Einrichtung einer Fahrradstation auf dem Hochschul-Campus
M-08	Fahrradparken an den drei Standorten der Hochschule Bremen
M-09	Installation von Pedelec-Ladestationen an zwei weiteren Hochschulstandorten

M-01 Anordnung von Fahrradstraßen für die meisten Straßen im Modellquartier: Eine Anordnung von Fahrradstraßen erfolgt für den Teilabschnitt Neustadtwall von Friedrich-Ebert-Straße bis Süderstraße, die Rückertstraße, Rolandstraße, Schulstraße, Süderstraße, Große Annenstraße, Große Johannisstraße, Kleine Johannisstraße und alle weiteren davon berührten Straßen im Quartier. Ziel der Maßnahme ist eine Anordnung von Fahrradstraßen, die zusammen mit dem verkehrsberuhigten Bereich am Neustadtwall (M-02) das gesamte Modellquartier umfassen und in der

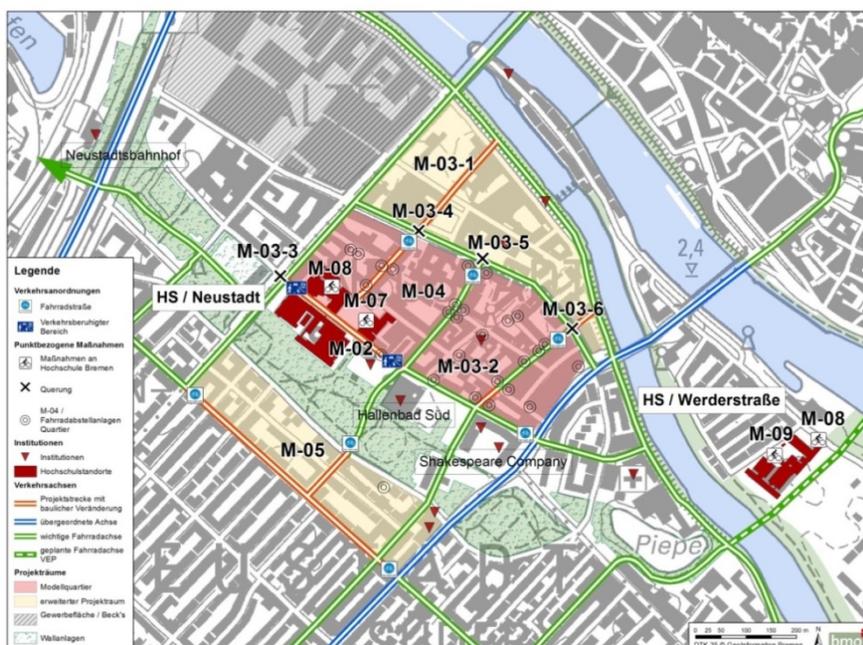


Abbildung 2: Standorte der Maßnahmen

Summe eine zonale Wirkung entfalten. Für die Umsetzung der Maßnahme ist eine Identifikation und Markierung der legalen MIV-Parkplätze im Quartier notwendig. Nicht notwendig sind aufgrund des zonalen Charakters besondere Sicherungen der Querungs- und Einmündungssituationen im Quartier.

M-02 Umgestaltung Neustadtwall: Für den Teilabschnitt des Neustadtwalls zwischen Süderstraße und Langemarckstraße, der die Mittelachse des Modellquartiers in west-östlicher Richtung bildet und die adressbildende Eingangsseite der Hochschule Bremen und weiterer Institutionen und Projektpartner darstellt, ist die Anordnung und bauliche Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs gemäß StVO mit einer Hochpflasterung geplant. Ziel ist eine starke Entschleunigung und Reduzierung des MIV im Campusbereich der Hochschule unter Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs sowie der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Ordnung des ruhenden MIV. Die Hochschule Bremen erhofft sich, dass mit dieser Maßnahme eine Campussituation im Quartier einstellt, die auch die Veranstaltungsstätte Modernes und einen Kindergarten mit einschließt und somit in hohem Maße Durchgangsverkehr des MIV vor der Hochschule reduziert. Die Länge des Bereichs ist Teil des Konzeptes für eine Begegnungszone Neustadtwall mit stark reduziertem Durchgangsverkehr. Wesentliche Elemente der Planung sind: insgesamt 3.075m² Hochpflasterung der Fahrbahn, die Sanierung der Gehwege sowie die Ausstattung des verkehrsberuhigten Bereichs mit barrierefreier Infrastruktur.



Abbildung 3: Fotomontage Aufpflasterung im Neustadtwall

M-03-1 und M-03-2 Anbindung an das Premiumradnetz – Fahrbahnbeläge: Das Fahrradmodellquartier weist als wesentliches Problem für den Radverkehr immer noch umfangreich Straßen mit Kopfsteinpflaster als Fahrbahnbelag auf. In Bremen wurden dafür an verschiedenen Stellen im Rahmen von Kanalsanierungen bereits Lösungen umgesetzt, die einen Asphaltstreifen in der Mitte der Fahrbahn vorsehen und an den Rändern das Pflaster belassen. Die Visualisierung der Maßnahme zeigt die Rolandstraße im Quartier, in der etwa noch 100 Meter Straße in diesem Sinne verbessert werden müssen (vgl. Abb. 4) Die Mehrkosten dafür konnten im Haus-



Abbildung 4: Fotomontage Asphaltstreifen in der Rolandstraße

haltsnotlageland Bremen bislang nur dargestellt werden, wenn die Kostendifferenz von Anliegern getragen wurden oder Straßen unter Denkmalschutz stehen (Pflasterkataster). Eine systematische Verbesserung der Situation des Fahrradverkehrs, ohne den Anlass der Kanalbaumaßnahme, erfolgt in Bremen bislang nicht. Im Fahrradmodellquartier sollen diese Qualitäten auf drei Achsen in Nord-Süd-Richtung als Anschluss an die Premiumroute am Weserdeich durchgängig gesichert werden.

M-03-3 bis M-03-6 Anbindung an das Premiumradnetz – Querungen von angrenzenden Hauptverkehrsstraßen mit Gleiskörper: Die Querung von angrenzenden Hauptverkehrsstraßen mit Gleiskörper ist das in der Umsetzung komplexeste Problem im Modellquartier, weil die Nutzung des Gleiskörpers der Bremer Straßenbahn AG als Querungshilfe erfahrungsgemäß aufgrund der engen Taktdichte des



Abbildung 4: Querungshilfe mit Fahrbahntrenner, Osterdeich

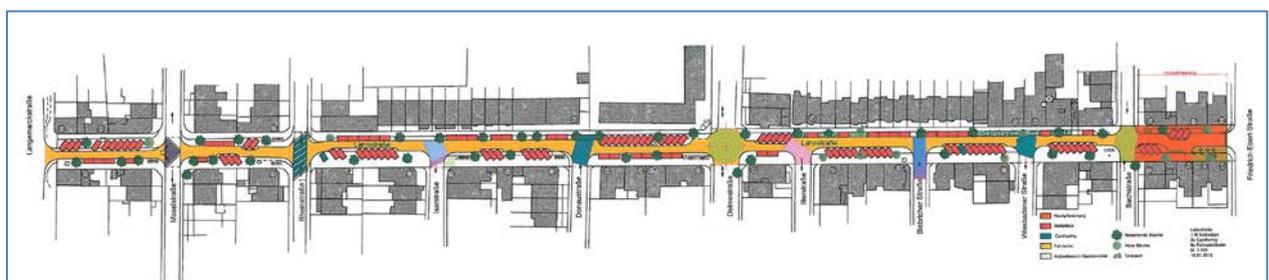
ÖPNV als ausgeschlossen angenommen werden darf. Bei nur einem der vier im Projekt dargestellten Querungsbedarfe (Süderstraße) kann ohne Verlegung der Gleise mit einer Mittelinsel zur Fahrbahntrennung geplant werden, um die Überquerung der Fahrbahnen in zwei Abschnitten zu ermöglichen. Zwei Querungen (1. Rolandstraße, 2. Lucie-Flechtmann-Platz) können dadurch erleichtert werden, dass

Querungswillige erkennbar und nah und geschützt an den Fahrbahnrand gelangen können. Hierzu dienen die bekannten Elemente aus den in Bremen umgesetzten Querungshilfen, die immer auch mit Fahrradabstellanlagen einhergehen, um die Sichträume von parkenden Pkw freizuhalten. An der Langemarckstraße / Neustadtswall ist aufgrund der höchsten Taktdichte des ÖPNV am Quartier mit zwei Straßenbahnlinien, der Buslinie 26 und 100 täglichen Überlandbussen eine umfassende Lösung nur in Verbindung mit der Haltestelle „Hochschule Bremen“ denkbar.

M-04 Flächendeckender Ausbau von Fahrradständern im Quartier: Im Quartier werden flächendeckend Gehwegnasen angeordnet und mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Zielgröße sind 24 Gehwegnasen mit jeweils 5 Bügeln. Zusätzliche erwünschte Effekte sind: Schutz des gemäß StVO freizuhaltenen Sichtbereichs von 5 Metern an Einmündungen Ordnung des ruhenden Verkehrs für den MIV durch sichtbare Vorgabe des Parkraums. Weitere 10 Pkw-Stellplätze im Quartier sollen, nach Möglichkeit auf Antrag von Akteuren im Quartier, mit jeweils sechs Fahrradbügeln ausgestattet werden. Es liegen Ansprüche für 60 Fahrradstellplätze durch Akteure aus dem Quartier vor. Als Gesamtzahl werden so 360 zusätzliche Stellplätze im Wohnquartier angestrebt.

M-05 Umgestaltung Lahnstraße: Der bestehende Radweg in der Einbahnstraße und Tempo-30-Zone Lahnstraße wird grundsätzlich gemäß StVO nicht benötigt und zudem häufig in Gegenrichtung genutzt. Der Fahrbahnradweg in Gegenrichtung wird ebenfalls für beide Fahrtrichtungen genutzt und birgt in noch höherem Maße Konfliktpotenzial mit dem MIV.

Abbildung 5: Planentwurf Lahnstraße



Hierzu liegt ein Entwurfsplan der aktiven Akteure vor Ort vor, der eine gute Grundlage für die im Folgenden beschriebenen Umbaumaßnahmen darstellt: Die Lahnstraße wird als Fahrradstraße angeordnet. Im Kreuzungsbereich zur Friedrich-Ebert-Straße und an der Delmestraße wird eine Hochpflasterung dem Straßenraum Platzcharakter. An der Delmestraße wird mit einem teilweisen Austausch des Fahrbahnbelags

(Asphaltstreifen, drei Meter) ein fahrradfreundlicher Anschluss an die Nord-Südachse in Richtung Neustadtswallanlagen hergestellt. Der Radverkehr wird in Zukunft in beide Richtungen im gesamten Verlauf der Lahnstraße auf der Fahrbahn geführt werden. Durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs wird in Zukunft das ordnungswidrige Parken verhindert und die Nutzbarkeit der Gehwege für eine Vielzahl von Nutzungen, u.a. Gastronomie, verbessert. Der vormalige, rot gepflasterte, Radweg wird aus dem Straßenbild entfernt. Taktile Streifen an den Einmündungsbereichen erhöhen die Sicherheit für Menschen mit visuellen Einschränkungen. Alle Einmündungen werden mit wenigstens einer Fahrradabstellanlage ausgestattet, 80 zusätzliche Stellplätze als Gehwegnasen hergestellt. Die Anordnung einer Fahrradstraße gemäß StVO, erfolgt unter Beibehaltung einer durch „rechts vor links“ geregelten Vorfahrt. Die Neugestaltung der Lahnstraße kann modellhaft wirken, da eine Reihe grundsätzlicher Probleme von Sammelstraßen in großflächig verkehrsberuhigten Bereichen mit starker urbaner Prägung aufgegriffen werden.

M-06 Touristische Infotafeln: Das Bremer Projekt Bike-it verfolgt die Verbesserung der nicht-baulichen Infrastruktur für den Radverkehr unter besonderer Beachtung analoger und digitaler Informationssysteme. In diesem Rahmen ist die Aufstellung von 10 Infotafeln im Quartier vorgesehen.

M-07 Bau und Einrichtung einer Radstation auf dem Hochschulcampus: Ziel der Maßnahme ist die Errichtung und Organisation einer Radstation auf dem Gelände der Hochschule Bremen am Standort Neustadtswall, inklusive der fahrradfreundlichen Umgestaltung des Parkplatzes, die derzeitige Nutzungsform. Die Radstation unterhält die folgenden Serviceleistungen: Fahrradverleihsystem mit 50 Leihrädern (inkl. Chipsystem damit die Räder jederzeit abgeholt werden können), Sonderstellplätze für 5 Lastenräder mit Verleihsystem in Vernetzung mit bereits vorhandenen Angeboten im Quartier, überdachte Radstellplätze, 1 Pedelec-Ladestation, Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstatt (inkl. Möbel, Werkzeug, Büro, Teeküche, Waschraum mit Toilette, Handwaschbecken und Dusche), Reparaturservice (Pannenhilfe, Fahrradwartung), Schließfächer für Fahrradhelme und Regenkleidung, Seminarraum, Seminarraum im 1.OG, Aufzug ins 1.OG (barrierefreier Zugang), Sitzmöglichkeiten (Möbel) im Freien und einen Cafe-Kiosk. Als weitere Dienstleistungen sind ein Fahrradkurierdienst zwischen den Hochschulstandorten sowie eine Mobilitätsberatung (z.B. für Studierende aus dem Ausland). Das Gebäude ist als Plusenergiehaus angelegt, d.h. die jährliche Energiebilanz ist positiv. Der Betrieb der Radstation wird in der Energiebilanz als CO₂-neutral eingestuft. Der Ladestrom für Pedelec-Räder wird über eine Anlage zur Solarenergienutzung selbst erzeugt, die von der Bremer Bürgerenergiegenossenschaft auf dem Pultdach und auf den Fahrradüberdachungen errichtet wird. Der Standort der zukünftigen Radstation wird fahrradfreundlich umgestaltet und ökologisch aufgewertet. Durch die Entsiegelung und Begrünung (Verbesserung des Mikroklimas) von Teilflächen sowie durch die Schaffung von Sitzplätzen an der Radstation wird die Aufenthaltsqualität insgesamt erhöht, bei gleichzeitiger positiver Aufnahme des Themas Radverkehr. Die Planung und Umsetzung der Radstation erfolgt unter Einbindung von Ressourcen der HSB (FB Architektur, Bauingenieurswesen).



Abbildung 6: Fotomontage Radstation Hochschulparkplatz, Vorher-Nachher

M-08 Ausbau und Aufwertung des Fahrradparkens an den drei Standorten der Hochschule Bremen: Für die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr ist die Abstell-situation mit entscheidend. Leicht zugängliche und sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen die Bereitschaft das Rad für Alltagswege zu nutzen. Ziel der Maßnahme ist es das Fahrradparken für die Beschäftigten, Studierenden und Gäste der Hochschule an den drei Standorten weiter auszubauen und aufzuwerten. Es erfolgt sowohl eine Nachrüstung mit Fahrradständern (Anlehnbügel) als auch eine Aufwertung des Fahrradparkens durch überdachte Fahrradabstellanlagen, die durch ihren Watterschutz die Bequemlichkeit des Radfahrens erhöhen. Die Hochschule hat das Ziel formuliert, die Zahl der überdachten Fahrradstellplätze deutlich zu erhöhen. Es werden zusätzlich zu den bestehenden 475 Stellplätzen an allen drei Standorten insgesamt 565 neue Fahrradabstellplätze geschaffen. Sie verteilen sich wie folgt auf die drei Hochschulstandorte verteilen: am Standort Neustadtswall 185 zusätzliche Stellplätze, davon 140 überdacht, am Standort Werderstraße: 240 Stellplätze davon 130 überdacht und am Standort Flughafenallee 140 Stellplätze davon 40 überdacht.

M-09 Installation von Pedelec-Ladestationen an zwei weiteren Hochschulstandorten: Ziel der Maßnahme ist die Förderung der E-Mobilität in der Neustadt und darüber hinaus. Auch an den anderen beiden Hochschulstandorten Werderstraße und Flughafenallee wird jeweils eine Pedelec-Ladestation installiert. Bei der Einrichtung der Ladeinfrastruktur wird auf Witterungsschutz und die Kombination mit geeigneten Abstellmöglichkeiten geachtet. Fahrradboxen sind dafür eine mögliche Lösung.

3.1 Berücksichtigung anderer Aspekte

Durch die beschriebenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden durch die Neuordnung des Straßenraums auch die Belange des Fußverkehrs durch verbesserte Sichtbarkeit und allgemein geringeres Geschwindigkeitsniveau positiv beeinflusst. Die Lärm-minderung durch Asphaltierung ist ein weiterer Aspekt, der gerade in dicht besiedelten und gemischten Bereichen als positiv zu bewerten ist. Trotz des Umbaus des Quartiers in ein Fahrradstraßenquartier werden keine legalen Stellplätze für den MIV reduziert. Durch die Nähe des Quartiers zur Weser ist das Gebiet vul-nerabel gegenüber Meeresspiegelanstieg, Sturmfluten und Binnenhochwasser. Vor dem Hintergrund des Klimawandels werden in nächster Zukunft im Grenzbereich des Projektgebietes im Rahmen des Generalplans Küste (Stadtstrecke) umfangreiche Binnenhochwasserschutzmaßnahmen stattfinden³. Hier konkurrieren vielseitige Nutzungen mit der geplanten Hochwasserschutzanlage. Nach Fertigstellung einer

³ Generalplan Küste: Informationen zur Stadtstrecke www.deichverband-bremen-alw.de/111.0.html

Machbarkeitsstudie wird aktuell nach Lösungen gesucht, die funktional, gestalterisch, technisch und wirtschaftlich in das Stadtbild passen. Der Radverkehr ist hier insofern tangiert, da eine Fahrradpremiumroute direkt an der kleinen Weser geplant ist und im Rahmen dieses Vorhabens die Anbindungen aus dem Quartier an diese Route optimiert werden⁴.

4. Modellhaftigkeit

Der Senat Bremens hat die im Koalitionsvertrag im Jahr 2015 erklärte Absicht ein Fahrradmodellquartier umzusetzen, in dem in konzentrierter Form vorhandene Instrumente verkehrsrechtlicher und allgemeiner Fahrradförderung umgesetzt werden. Bereits jetzt ist der Radverkehr im KEP 2020 für den Bereich des Verkehrs sowohl die höchste Entlastung bei den CO₂-Emissionen als auch der Bereich mit dem am Abstand größten Potenzial. Ziel des Fahrradquartiers ist ein signifikanter und modellhafter Beitrag dazu, die im VEP angestrebte Erhöhung des durchschnittlichen Radverkehrsanteils für ganz Bremen von 25 % auf 30 % zu erreichen. Für das Modellquartier wird ein Anteil von über 50 % für den Radverkehr angestrebt. Während der VEP die Perspektive der Entwicklung übergeordneter Achsen einnimmt, soll das Modellquartier bottom-up die sich daraus bietenden Chancen und gegebenen Anknüpfungspunkte nutzen. Die Verbindungen aus dem Quartier an das übergeordnete Radwege-Netz, das zum Premiumnetz aufgewertet werden soll, werden komfortabler (Fahrbahnbelag) und sicherer (Querungen) für den Radverkehr und FußgängerInnen gestaltet. Durch die flächenhafte Anordnung von Fahrradstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen kann auch der ruhende Verkehr zugunsten der Fahrradnutzung geordnet werden. Im Rahmen der Evaluation des Projektes werden Chancen und Schwächen der de facto zonalen Regelungen für den Radverkehr erkannt und behoben. Bremen steht in einer Tradition bundesweit erstmaliger flächenhafter Anwendung von verkehrsberuhigenden und den Radverkehr fördernden Maßnahmen, wie der Schaffung von Tempo-30-Zonen, der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die Reduzierung von Radwegebenutzungspflichten. Die Fahrradstraßenzone kann eine konsequente Weiterentwicklung sein, die das Beste aus den Regelungen zu Tempo-30-Zonen und den verkehrsberuhigten Bereichen aufgreift. Wesentliches Element und vorbildliche Leistung des Fahrradmodellquartiers ist, dass bestehende Initiativen der Akteure vor Ort für den Radverkehr integriert werden. Die Hochschule Bremen ist der größte Verkehrserzeuger im Quartier und wird ihre Verantwortung im Rahmen von Maßnahmen ihres jüngst fertiggestellten integrierten Klimaschutzkonzeptes (ClimaCampus)⁵ wahrnehmen. Aus dem Stadtteil Neustadt kommt die Initiative, eine hochbelastete Fahrradachse im Quartier mit relativ geringen Mitteln, unterhalb eines Totalumbaus, sicherer, schneller, komfortabler zu gestalten. Auch an diese Achse soll das Modellquartier konsequent mit hochwertigen Wegen angebunden werden. Aus dem Stadtteil, namentlich von den Kulturinitiativen, der Neustädter Geschäftswelt und dem Stadtteilmanagement, kommen Bestrebungen, mit einem Verleih-Angebot von Lastenfahrrädern Lkw-Fahrten zu vermeiden. Alle dem Projekt verbundenen Institutionen eint das Ziel, den Radverkehr als primäres Verkehrsmittel zu stärken, da dies mit weniger Lärm, Kosten und Stress auch das Erlebnis ihrer eigenen kulturellen, bildungsorientierten und freizeitbezogenen Angebote verbessert. Deshalb wurde auch das Wirtschaftsressort des Bremer Senats und die Wirtschaftsförderung Bremen (WfB) komplementärer Partner eingebunden. Durch die Einrichtung einer Radstation als Begegnungsort von Hochschule, Kultureinrich-

⁴ Neustädter Deich-Charta : www.bauumwelt.bremen.de/info/detail.php?gsid=bremen213.c.49094.de

⁵ ClimaCampus: www.climacampus.hs-bremen.de

tungen, internationalen Gästen, Geflüchteten und BürgerInnen wird nachhaltige Mobilität, in Form von Eigenengagement, hoher Aufenthaltsqualität und Serviceangeboten gelebt. Zusammenfassend besteht die Modellhaftigkeit des Vorhabens in der Einbindung in einen Kanon übergeordneter Planungen aus Klimaschutz, Verkehrsentwicklungsplan, Innenstadtconcept und Flächennutzungsplan, in der de facto zonalen Fahrradstraßenregelung, in der Einbindung von Stadtteil-Initiativen und -Institutionen vor Ort, in der Stärkung des volks- und betriebswirtschaftlichen Potenzials des Radverkehrs und der zeitlichen und räumlichen Anknüpfung an konkrete übergeordnete Projekte in Bremen (z.B. Premiumroute am Weserdeich).

5. Förderung nach Richtlinie von nicht investiven Maßnahmen

Eine Förderung nach Richtlinien von nicht investiven Maßnahmen erfolgte nicht.

6. Bewertung des Minderungsbeitrags von THG Emissionen

Eine Veränderung des Modal Splits von 25 % auf 30 % zugunsten des Radverkehrs Bremen soll resultierend aus einem Bündel von Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs laut Klimaschutzscenario des KEP 2020 eine jährliche Ersparnis von 17,9 Kilotonnen CO₂ erbringen. Die Wirkungskette für die Erreichung dieses Ziels beginnt mit der Akzeptanz der Maßnahmen im Quartier, die die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel von der bereits hohen Basis aus deutlich erhöhen soll. Die untenstehenden Grafiken verdeutlichen, warum der Modal Split des Radverkehrs für das Quartier im Jahr 2015 mit 40% Radverkehr abgeschätzt wird. Das Quartier ist ein sehr junges Quartier und gehört zum Bremer Süden, der ohnehin die stärkste Fahrradnutzung in Bremen aufweist. Kleineräumiger betrachtet wird deutlich, dass es vor allem die Neustadt ist, die diese Quoten auslöst.

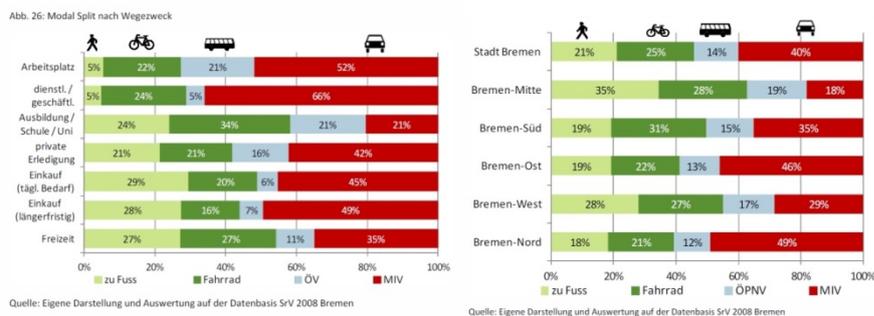


Abbildung 7: Modal Split nach Wegezweck

Im Modellquartier soll ein doppelt so hoher Beitrag an den CO₂-Einsparungen im Verkehr erreicht werden, wie er für ganz Bremen durch Fahrradverkehr angestrebt wird. Dafür müssen 358 Tonnen CO₂ eingespart werden. Dies entspricht 1.800.000 km Ersparnis von Wegen mit dem MIV bzw. einer Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Radverkehrs von 40 % auf 50 % im Quartier. Letzteres entspricht pro Jahr ca. 500.000 Wegen von durchschnittlich 3,6 Kilometern Länge, die statt mit dem MIV mit dem Rad zurückgelegt werden. Daher zielen die Maßnahmen im Quartier sehr auf den Anschluss des Quartiers an die in Bremen entstehenden Premiumfahrradrouten, die zur Akzeptanz auch längerer Anfahrtswege für Studenten, Besucher und Arbeitnehmer motivieren, die von außerhalb in das Quartier anreisen.

7. Nutzen für die Zielgruppen

Das Fahrrad reduziert deutlich die Mobilitätskosten für die Zielgruppe junger Menschen im Quartier und an der Hochschule. Die Maßnahmen zur sekundären Infrastruktur, wie (überdachte) Fahrradabstellanlagen, reduzieren Ersatzkosten bei Dieb-

stahl ebenso wie Kosten durch Verwitterung der Fahrräder. Die Radstation motiviert zu regelmäßigerer Wartung und Gewährleistung verkehrssicherer Fahrräder. Die Hochschule reduziert die Kosten für die Unterhaltung von Stellplätzen und gewinnt nutzbare Fläche hinzu. Die Maßnahmen im Quartier befinden sich teils auf LSA-freien, potenziell attraktiven, Achsen des Fahrraddurchgangsverkehrs in Richtung Innenstadt, (siehe Übersichtskarten). Die Aufwertung könnte die Einwohnerfluktuation im Quartier verringern. Gewerbetreibende können neue Kundenkreise erschließen. Fahrradfahren schafft nachweislich gesundheitlichen Nutzen sowohl durch die Bewegung als auch die Reduzierung von gesundheitsgefährdenden Emissionen im Quartier.

8. Evaluation/Monitoring - Indikatoren

Es wird ein Monitoring-, Evaluations- und Controllingkonzept genutzt, das die übergeordneten „globalen“ Fortschritte und Wirkungen im Gesamtradquartier hinsichtlich Klimaschutzziele, Radverkehrssituation, Umwelt- und Lebensqualität erfasst als auch die Umsetzungsschritte und -erfolge der geplanten Einzelmaßnahmen (Controlling). Im Falle des Controllings wird kontinuierlich überprüft, in welchem Maße und in welcher Qualität die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden. **Indikatoren:** Um den Fortschritt der Radverkehrsförderung insgesamt und den Umsetzungserfolg der Einzelmaßnahmen überwachen und bewerten zu können, sind Indikatoren („Messgrößen“) notwendig. Für die Gesamtbewertung auf der Radquartiersebene werden die folgenden **übergeordneten Indikatoren** berechnet: Reduktion der CO₂-Emissionen durch Veränderung des Modal Split in Richtung Radverkehr, Kfz-Quote im Quartier und die Zufriedenheit der BürgerInnen mit dem (neuen) Radverkehrsangebot im Quartier. Methodisch erfolgt die Überprüfung der Indikatoren über die fortlaufende Erhebung des Modal Split, Berechnungen zur CO₂-Bilanz im Verkehrsbereich, durch Befragungen im Quartier sowie Verkehrszählungen. Das Controlling der Einzelmaßnahmen, d.h. die Auswertung des Umsetzungsstandes sowie der Wirkung der Maßnahmen erfolgt ebenfalls durch Indikatoren, den Erfolgsindikatoren. Die Indikatoren orientieren sich dabei sehr eng an den Maßnahmen. Folgend werden für vier Maßnahmenkategorien und den geplanten Maßnahmen Erfolgsfaktoren formuliert, ergänzt durch Angaben zur Überprüfung.

Tabelle 2: Ausgewählte Erfolgsfaktoren (Indikatoren) zu Einzelmaßnahmen

I. Maßnahmenkategorie Ausgestaltung des Straßenraums

Nr.	Maßnahmen	Erfolgsindikatoren / Indikatoren	Überprüfung
M-01	Anordnung von Fahrradstraßen im Kernbereich des Modellquartiers	Umsetzungsbilanz der Umbaumaßnahme	Begehung, Dokumentation, Vorher-Nachher-Vergleich
M-02	Umgestaltung Neustadtswall im Campusbereich	Umsetzungsbilanz der Umbaumaßnahme, StVO-konforme Radverkehrsinfrastruktur (für verkehrsberuhigte Bereiche)	Begehung, Dokumentation, Vorher-Nachher-Vergleich
M-03	Anbindung des Gebietes an das Premiumradnetz: Diverse Einzelmaßnahmen wie fahrradfreundlicher Straßenbelag, Optimierung von Querungen, Fahrbahnmarkierung,	Jährliche Umsetzungsbilanz der sichtbargemachten Anbindungen, der beseitigten Barrieren, der Qualität von Radverkehrsanlagen (Straßenbeläge), StVO-konforme Radverkehrsinfrastruktur, Verkehrssicherheit: Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung / Anzahl Verletzter/Getöteter Radfahrer bei Unfällen, Radverkehrsstärken: Anteil des Radverkehrs an den Wegen zu den Premiumrouten	Befragung im Quartier, Verkehrsunfallstatistik, Radverkehrszählung, Vorher-Nachher-Vergleich
M-05	Umgestaltung Lahnstraße	Umsetzungsbilanz der Umgestaltung, StVO-konforme Radverkehrsinfrastruktur, Radverkehrsstärken	Begehung, Dokumentation, Vorher-Nachher-Vergleich, Radverkehrszählung

M-06	Radtouristikinfotafeln (Kooperation mit "Bremen Bike it!")	Radverkehrsinfrastruktur verbessern	Dokumentation
------	--	-------------------------------------	---------------

II. Maßnahmenkategorie Fahrradparken

Nr.	Maßnahme	Erfolgsindikator / Indikator	Überprüfung
M-04	Flächendeckender Ausbau von Fahrradständern im Quartier	Umsetzungsbilanz des Ausbaus, Anzahl von Fahrradständern im Quartier (ohne HSB), Auslastungszahlen der Fahrradständer	Erfassung der Auslastungszahlen - periodisch wiederholte Stichprobenzählungen des Aufkommens abgestellter Fahrräder
M-08	Ausbau und Aufwertung des Fahrradparkens an den drei Standorten der Hochschule Bremen	Umsetzungsbilanz des Ausbaus, Anzahl von freien Radabstellplätze an den drei Hochschulstandorten, Anzahl überdachter Radabstellplätze	Erfassung der Auslastungszahlen - periodisch wiederholte Stichprobenzählungen des Aufkommens abgestellter Fahrräder

III. Maßnahmenkategorie Fahrradbasierte Transportdienstleistungen

Nr.	Maßnahme	Erfolgsindikator / Indikator	Überprüfung
M-09	Etablierung eines Verleihsystems von Lastenrädern am Standort Neustadtswall	Umsetzungsbilanz: Anschaffung von Lastenrädern, Anzahl der Ausleihen der Lastenräder	Erfassung der Nutzerzahlen

IV. Maßnahmenkategorie Begleitmaßnahmen zur Verbesserung des alltäglichen Radverkehrs

Nr.	Maßnahme	Erfolgsindikator / Indikator	Überprüfung
M-07	Bau und Einrichtung einer Fahrradstation auf dem HSB-Campus (inkl. diverser Service-Angebote)	Umsetzungsbilanz bzw. Status der Radstation und deren Elemente (Service-Angebote), Auslastung der Radstation, Anzahl der Mietfahrräder, Nutzungsintensität der Leihräder, Nutzungsintensität der Pedelec-Lade-stationen, Anzahl von Kursteilnehmenden	Kontinuierliche Erfassung und Auswertung der verschiedenen Service-Angebote

Methoden, Instrumente und Datenerhebung: Voraussetzung für eine effektive Erfolgskontrolle und Nachsteuerung sind tragfähige Informationsgrundlagen. Die Stadt Bremen kann auf etablierte Systeme der Überprüfung des Radverkehrs zurückgreifen. Bremen beteiligt sich regelmäßig an den Untersuchungen des SrV Dresden zur Ermittlung des Modal Splits. Auf der am Quartier gelegenen Wilhelm-Kaisen-Brücke gibt es sichtbare Zählstellen. Weitere ca. 25 Zählstellen erfassen den Radverkehr automatisch. Es liegen gutachtliche Erhebungen zu den Belegungen der Fahrradbügel für den Bereich der erweiterten Innenstadt vor. Bei der Bearbeitung der maßnahmenbezogenen Indikatoren wird darauf geachtet, dass die Erhebungen der benötigten Daten für die Indikatoren nicht aufwendig oder kostspielig sind. Durch die Einbindung von Studierenden der HSB als Zählkräfte werden diese vergleichsweise effektiv und kostengünstig gestaltet. Die Einbindung in das Seminarangebot der Hochschule wird angestrebt. Erfahrungen in diesem Bereich sollen fortgesetzt werden.

9. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Nachhaltige Veränderungen des Mobilitäts- und Verkehrsgeschehens erfordern nicht allein entsprechende Verkehrsinfrastrukturen und -angebote, sondern auch eine intensive Kommunikation gegenüber und mit der Öffentlichkeit. Begleitend zur Umsetzung der investiven Maßnahmen wird eine Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt, die sich eng an den geplanten und dann umgesetzten Maßnahmen im Fahrradmodell orientiert. Sie dient in erster Linie der Sichtbarmachung der in Planung und Umsetzung befindlichen Maßnahmen, wie beispielsweise die neuen Angebote zum Fahrradparken und zum Ausleihen von Lastenrädern oder die neue Radstation am Standort Neustadtswall. BürgerInnen und Studierende werden angesprochen, um sie über die zukünftigen Entwicklungen im Quartier zu informieren, ihnen die Möglichkeit zur Mitwirkung zu geben und zu motivieren, die angebotenen Maßnahmen anzunehmen.

Pressearbeit: Die Information über Planung, Realisierung und Neuigkeiten der Maß-

nahmen (z.B. Eröffnung neuer Querungen, Spatenstich zur Radstation, Einweihung neuer Fahrradstellplätze) erfolgt über die klassische Pressearbeit (z.B. Pressemitteilungen, Radio- und TV-Beiträge). Internet/Social-Media: Eine direkte Information der Öffentlichkeit erfolgt zudem über ein Webportal, das im Webdesign des SUBV erstellt wird. Hier erfolgt eine kartografische und bildliche Darstellung der geplanten und umgesetzten Maßnahmen (z.B. in einem Radquartier- bzw. Bautagebuch-Blog). Neben der (passiven) Webpräsenz lassen sich auch (aktive) Serviceangebote wie (regelmäßige) Newsletter und Social-Media Anwendungen wie Facebook und Twitter integrieren. Printmedien: Für das Fahrradmodellquartier werden Flyer in einem Standardlayout mit Wiedererkennungswert erstellt. Eine Broschüre mit den Maßnahmen in einer Vorher-Nachher-Perspektive wird zusammen mit der HS Bremen visualisiert. Beispiel Werbung: Um die verschiedenen Maßnahmen und Aktivitäten im Radquartier öffentlichkeitswirksam als Teil eines Gesamtrahmens darzustellen, wird eine einprägsame Dachmarke bzw. ein Logo etabliert. Der Hochschule Bremen, dem Theater der Shakespeare Company und dem Südbad kommt größere Verantwortung zu, da sie umfangreiche Verkehre auslösen. Sie sollen dabei behilflich sein, dass die neuen Angebote im Quartier angenommen werden. Die Beteiligung der Akteure wird maßnahmenbegleitend stattfinden und erfolgt über Workshops, Planungsspaziergänge und Reallabore. Der Hochschule Bremen kommt als wissenschaftliche Bildungseinrichtung, die ein integriertes Klimaschutzkonzept entwickelt hat, über wissenschaftliche Expertise verfügt und konkrete Maßnahmen auf ihrem Gelände umsetzt, eine Sonderrolle zu, die sie über die verschiedenen Institute und Fachbereich wahrnimmt.

10. Maßnahmen- und Umsetzungsplan

Tabelle 3: Maßnahmen- und Umsetzungsplan mit Angabe der Kostenpositionen

Nr.	Titel der Maßnahme	Verantwortung	Partner	Kosten	Zeit
M-01	Anordnung von Fahrradstraßen für die Straßen im Modellquartier	SUBV ASV	ASV, Beirat Neustadt, ADFC, Ortsamt	24.000	Q2 2017
M-02	Umgestaltung Neustadtwall im Campusbereich	SUBV, ASV, HSB	ASV, Beirat, ADFC, Modernes, HSB	715.000	Q2- Q4 2018
M-03-1	Anbindung des Gebietes an das Premiumradnetz	SUBV ASV	ASV, Beirat Neustadt, ADFC	165.000	Q4 2017
M-03-2	Anbindung des Gebietes an das Premiumradnetz	SUBV ASV	ASV, Beirat Neustadt, ADFC	87.000	Q3 2017
M-03-3	Querung für Radfahrer im Bereich Langemarckstraße / Neustadtwall	SUBV, ASV, BSAG	ASV, Beirat Neustadt, ADFC, BSAG	5.000	Q2 2018
M-03-4	Querung für Radfahrer im Bereich Westerstr. / Kleine Johannisstraße	SUBV, ASV, BSAG	ASV, Beirat Neustadt, ADFC, BSAG	20.000	Q1 2018
M-03-5	Querung für Radfahrer im Bereich Westerstr. / Süderstraße	SUBV, ASV, BSAG	ASV, Beirat Neustadt, ADFC, BSAG	12.000	Q2 2018
M-03-6	Querung für Radfahrer im Bereich Westerstr. / Rolandstraße	SUBV, ASV, BSAG	ASV, Beirat Neustadt, ADFC, BSAG	12.000	Q3 2017
M-04	Flächendeckender Ausbau von Fahrradständen im Quartier	SUBV, ASV	ASV, Beirat Neustadt, ADFC,	68.400	Q1 2017- Q 4 2018
M-05	Umgestaltung der Lahnstraße	SUBV, ASV, Beirat	ASV, Beirat Neustadt, ADFC, Ortsamt	420.000	Q2 bis Q4 2018
M-06	Radtouristikinfotafeln (Kooperation mit "Bremen Bike it!")	WFB, Bike it	Beirat, Ortsamt, HSB	10.000	Q4 2016
M-07	Bau/Einrichtung einer Fahrradstation auf dem HSB-Campus	HSB	SUBV, Beirat Neustadt, ADFC, Ortsamt	560.000	Q2-Q4 2018
M-08	Fahrradparken an den drei Standorten der HS Bremen	HSB	SUBV, Ortsamt Neustadt, ADFC, Initiativen	184.250	2016- 2018
M-09	Pedelec-Ladestationen an zwei Hochschulstandorten	HSB	SUBV, Ortsamt Neustadt, ADFC	4.000	2017- 2018
M-PR	Öffentlichkeitsarbeit	SUBV	HSB, SUBV, ASV, Beirat	110.000	Q3 2016 -Q4 218
	Summe			2.396.650	

11. Zeit- und Mittelabflussplan

Tabelle 4: Zeit- und Mittelabflussplan

Maßnahme	Zeitraum									
	Q3 2016	Q4 2016	Q1 2017	Q2 2017	Q3 2017	Q4 2017	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018
M-01				24.000						
M-02								715.000		
M-03-1						165.000				
M-03-2					87.000					
M-03-3								5.000		
M-03-4							20.000			
M-03-5								12.000		
M-03-6					12.000					
M-04			68.400							
M-05								420.000		
M-06		10.000								
M-07								560.000		
M-08	184.250									
M-09			4.000							
M-PR	110.000									
	Saldo 2016:	68.850			Saldo 2017:	476.100			Saldo 2018:	1.851.700
									Saldo:	2.396.650

12. Anhang